

Den gamla Torpedverkstaden blir till

Efter genomförda utredningar och förberedelser bestämdes att en för torpedtillverkning avsedd fabrik skulle byggas i Sverige och placeras i Karlskrona.

Byggstarten skedde 1908. Samma år inköptes bl. a. tillverkningsrätten till en av österrikaren J Gesztesy konstruerad varmluftapparat för torpeder. En sådan apparat bedömdes bli av utomordentligt värde för att höja torpedens prestanda i fråga om fart och distans. Liknande apparater hade även börjat införas på utländska torpeder med goda resultat.

Den nya torpedfabriken placerades norr om den befintliga översynsverkstaden tätt intill muren mot fängel-seområdet. Byggandet fortskred planenligt och i september 1910 var fabriken i drift. Den beräknades ha en maximal kapacitet av cirka 50 torpeder om året vid enbart tillverkning.

SNABBT

En god och noggrann planering hade föregått byggandet och idriftsättningen, varför produktionen snabbt kom i gång. Erfarenheterna från utlandsstudierna hade tillvaratagits väl och hela anläggningen var efter dåtida förhållanden en mycket modern och rationell fabrik. Den var uppförd med markplan, övervåning och vindsvåning.

På markplanet fanns den tunga verksamheten som smedja, maskinverkstad, provtryckning av luftkärl, monteringshall, dynamometer (effektmätare) och barlastningskistor.

Kommendörkapten Asbjörn Sunde skildrar i en speciell minnesskrift som utkommer i samband med jubiléet, torpedtillverkningen vid Torpeddepartementet i Karlskrona. Varvet Runt återger här ett utdrag ur kapitlet.

På övervåningen fanns filarverkstad, lätt maskinverkstad, redovisningskontor, kalkylatorkontor och avsyning samt vissa tjänsterum för verkstadsledningen. Vinden användes som färdigmaterielförråd och här uppe fanns även ritkontorets ljuskopieringsanläggning. Under årens lopp gjordes sedan en del tillbyggnader för att öka verkstadsytan, bl. a. en ny dynamometerhall. Antalet anställda vid Torpeddepartementet rörde sig vid denna tid om 200 man, varav 30 i ledning och administration.

Verkstaden var, som nämnts, modernt utrustad och maskin- och verkstadsutrustning fyllde verkligen högt ställda krav.

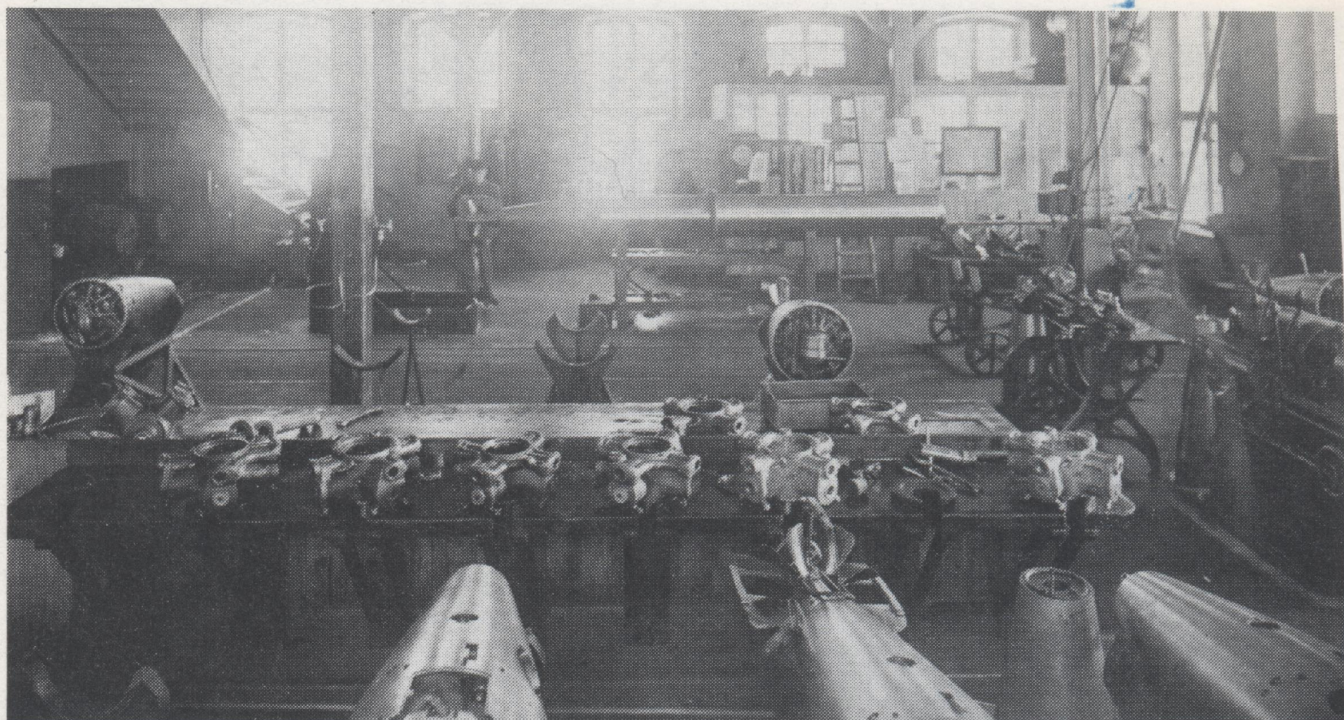
Stor möda hade lagts ner på att få goda tillverkningsritningar till de olika verkstäderna. På baksidan av varje sådan fanns arbetsbe-

skrivning och operationsgång, liksom erforderliga verktyg och uppsättningar. Tyngre komponenter som luftkärlesämnen, akterkoner och förkoner inköptes i halvfabrikat från järnverken, framför allt Avesta. Gjutgodsämnen beställdes vid det egna örlogsvarvets gjuteri. Slutarbetningen och alla övriga detaljer till torpederna tillverkades vid torpedfabriken.

• FÖRSTA

Den första torpedtypen fick beteckningen M/12 och omfattade leveranserna med beteckningen K 1, K 2 och K 3 om vardera 28 torpeder. Konstruktionen byggde till stor del på M/09, som var den sista från utlandet (Whitehead) inköpta torpedmodellen. Varmluftapparaten var fortfarande under arbete, varför K 1 blev kalltorpeder och levererades 1912-13.

Under tiden som K 1 var under arbete hade problemen med varmluftapparaten lösts. Då fattade man under kommendörkaptenen Fallenius driftiga ledning ett raskt och framsynt beslut. Dessa torpeder och hela beståndet av de gamla M/09 skulle byggas om till varmtorpeder. De fick beteckningen M/12 A. De andra leveranserna K 2 och K 3 skulle få varmluftapparat och heta M/12 B.



Varvets torpedverkstad på den gamla tiden. Året var 1929 och produktionen av torpeder är i full gång.

Produktionen fortsattes med leverans av K 2 år 1914 och K 3 1915.

• KVALIFICERAD

Denna torpedfabrikens första torped var en för tiden kvalificerad produkt, som väl stod sig i jämförelse med utlandets bästa. Längden var 5130 mm, vikten 647 kg med stridsladdning som bestod av 100 kg trotyl i stället för det tidigare använda bomullskrutet. Den var vidare försedd med en fyrcylindrig stjärnmotor, som kunde ställas in på två farter: Lågfart 26 knop, distans 3700 m och högfart 36 knop, 2000 m.

Dessa torpeder gjorde lång och trogen tjänst i svenska flottan. Ett studium av torpedjournalen för den tredje i Karlskrona tillverkade torpeden ger exempelvis följande upplysningar:

Ombyggnad till varmtorped 1916 efter 43 skott som kalltorped. Första övningskott som varmtorped från ubåten Svärdfisken i juni

1916. Genomgått 14 översyner från ombyggnaden till 1948. Som varmtorped använd vid 78 övningsskott från fartyg och därutöver ett antal försöksskott från skjutbro. Avverkade under sin livstid 222 skott. Mötte sitt öde vid 223 under inskjutning i maj 1948, varom journalen förmäler: "Gick i båge styrbord hän i land. Gyrot frikopplade ej p. g. a. sprängt fördröjningshus. Insändes MV för reparation eller kassation." Kasserad februari 1949.

Torpeder av M/12A och M/12B användes flitigt vid torpedskjutskolorna ända fram till 50-talet, vilket talar om kvalitet och slitstyrka, men också att flottan inte precis slösar med sina torpeder.

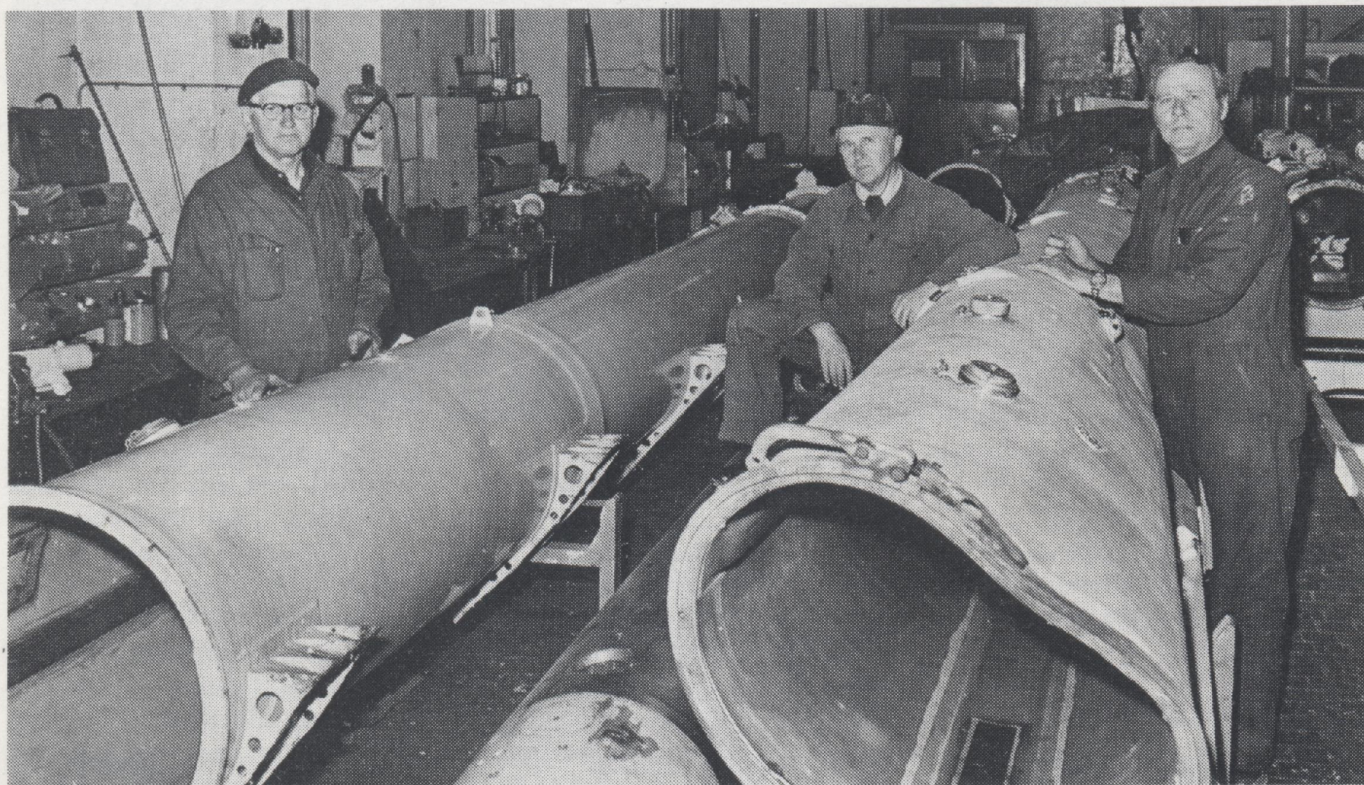
År 1924 erhöll torpedfabriken sin sista beställning av 45 cm torpeder. Den omfattade 31 st M/16 A:3 med sista exemplar nummer 510, vilket alltså var det antal 45 cm torpeder, som tillverkats i Karlskrona.

• EPISOD

Till sist en liten episod, som inträffade härom året. En fiskebåt kom till skjutbron och lämnade en gammal 45 cm torped, som de fått i vaden vid fiske mellan Godnatt och Tjurkö. Den var nästan totalt upprostad och propelleraxeln helt fri från maskinen.

Efter omsorgsfullt letande gick det att hitta en ännu ej bortrostad stämpling med nummer och modell på torpeden. Den gamla torpedjournalen kunde letas fram. Torpeden var bortskjuten vid provskott i Karlskrona från en ubåt 1944. Den kasserades till skrot och skulle skäras sönder. Montören stod färdig med svetslågan, men ville enligt gammal rutin kolla att det inte var någon luft i luftkärlet. Han öppnade ventilerna och döm om hans häpnad när maskinen sakta började gå runt, mjukt och fint som om den hade legat oskadd på klargöringsbocken. Tala om kvalitet på svenska torpeder!

TORPEDTUBER SISTA PRODUKTEN FRÅN VARVETS TORPEDVERKSTAD



Varvets gamla torpedverkstad idag. Sixten Svensson, Arne Pettersson och Bertil Ekstrand kring dagens arbetsuppgift — reparation av en trasig torpedtub. Men alla tre var med redan på riktiga torpedtiden.

Den gamla torpedverkstaden står fortfarande kvar på varvet — och är fortfarande i drift. Visserligen har televerkstäderna tagit över övervåningen och industriskolan halva bottenvåningen, men fortfarande är torpedverkstaden i gång på den andra halvan.

Nu tillverkas inte längre några torpeder. Och inte heller några torpedtuber, som var den sista produkten från verkstaden.

Idag är det översyn av främst torpedtuber som är det dominerande inslaget för de 16 anställda på torpedverkstaden.

— Ungefär 75 procent av det arbete vi utför är reparationer och översyner av torpedtuber, säger förman Arne Pettersson, bas i verkstaden.

Arne är som många på verkstaden av det gamla gardet. Började sin varvsbana redan 1929 och var med på den tiden då det tillverkades torpeder — och dessutom ett par år i Motala under uppbyggnaden av torpedverkstaden där.

— I övrigt har vi mer civila jobb, fortsätter Arne och berättar att översyn och besiktning av högtryckskärl är ett stort arbetsmoment.

— Dessutom har vi hand om samtliga brandsläckare på varvet och utför provning av alla luftanslutningar.

Den sista egnaproduktionen var tillverkningen av torpedtuber för Östergötlandsjagarna på 60-talet.

— Det är ett bra jobb att tillverka torpedtuber, men tyvärr fick vi inte göra Spicas-tuber. Däremot har vi hand om reparationerna på dem . . .

